

## **BIJLAGE C:**

**Gevolgen (vanaf 1 januari 2004) van de beperkende voorwaarden van de gedoogbeschikking van de gemeente Venlo** [bron: ProRail, Railion].

1. De infrabeheerder en "vergunninghouder" ProRail heeft de voorwaarden van de gedoogbeschikking, mede naar aanleiding van constatering van de Stuurgroep Emplacement Venlo, vertaald in gebruiksregels die zijn opgelegd aan de spoorvervoerder Railion. Op basis van die gebruiksregels heeft Railion zijn vervoersprocessen aangepast. Het door ProRail opgelegde verbod op zogenaamde "gecombineerde treinen" (treinen waarin zowel 'brandbare gassen' alsook 'zeer brandbare vloeistoffen' worden vervoerd) treft diverse treinseries. In grote lijnen zijn de procesaanpassingen als volgt:
  - a) *Treinen vanuit Limburg (Geleen) via Venlo (kopmaken op emplacement) naar Duitsland.* Die treinen worden nu (sinds januari 2004) in Geleen gesplitst. De wagons met 'zeer brandbare vloeistoffen' gaan in een aparte trein via Venlo - kopmaken op emplacement - naar Duitsland. De wagons met 'brandbare gassen' gaan via de Brabantroute naar Kijfhoek, daar worden ze gerangeerd naar een aparte "gassentrein", en die gaat weer via de Brabantroute en Venlo (alwaar locwissel plaatsvindt op de sporen 7 of 8) naar Duitsland.
  - b) *Treinen van Kijfhoek via Brabantroute en Venlo naar Duitsland.* De wagons met brandbare gassen uit/voor die treinen worden op Kijfhoek 'n keer extra gerangeerd, en daarvan wordt een aparte "gassentrein" samengesteld. Die "gassentrein" (dezelfde als genoemd bij a) rijdt apart via de Brabantroute en Venlo naar Duitsland.
  - c) *Gecombineerde treinen die binnenkomen vanuit Duitsland richting Venlo.* Op verzoek van ProRail zorgt de Duitse Netbeheerder ervoor dat die treinen in Kaldenkirchen staande worden gehouden en gesplitst in twee aparte treinen die doorrijden naar Venlo.

Volgens Railion kosten deze procesaanpassingen Railion circa € 1,5 mio op jaarbasis. Extra kosten voor ProRail zijn onbekend.

2. De hierboven geschetste procesaanpassingen hebben gevolgen voor de externe veiligheid, binnen Venlo, maar óók ruim daarbuiten. Die gevolgen zijn niet berekend, maar kwalitatief als volgt samen te vatten ('plus' is verbetering EV, 'min' is verslechtering EV):
  - **plus:** overschrijding GR in Venlo omlaag van factor 16 à 20 naar factor 3,4 ;
  - **min:** extra rangeerhandelingen op emplacement Chemelot te Geleen [procesaanpassing a];
  - **min:** elke dag 5 à 10 wagons met 'brandbare gassen' vanuit DSM naar Kijfhoek, rijden extra heen en weer op gedeelte Venlo - Brabantroute - Kijfhoek [procesaanpassing a en b];
  - **min:** elke dag extra rangeerhandelingen op Kijfhoek [procesaanpassing a en b]; leidt tot problemen m.b.t. de vergunningruimte op Kijfhoek;
  - **plus:** 'brandbare gassen' worden vanuit Kijfhoek naar Duitsland vervoerd in een aparte trein, niet gecombineerd met 'zeer brandbare vloeistoffen' [procesaanpassing a en b];

- **min**:extra rangeerwerk in Kaldenkirchen, circa eens per week  
[procesaanpassing c]